

Оптиме принадлежит к моему любимому классу D (семейные седаны). Хотя, тут существует много мнений. Если подходить чисто формально, то Оптима длиннее Тойоты Камри, и поэтому должна быть в классе E. Мне кажется, что появление Оптимы явно освежит конкуренцию



Вадим Садыков, «Автоклуб-Казань»

Оптиме принадлежит к моему любимому классу D (семейные седаны). Хотя, тут существует много мнений. Если подходить чисто формально, то Оптима длиннее Тойоты Камри, и поэтому должна быть в классе E. Мне кажется, что появление Оптимы явно освежит конкуренцию в популярной ныне номинации «E по цене D» (ранее здесь сталкивались только Тойота Камри и Нисан Теана).

Но перейдем к обсуждению самой машины как таковой. Сначала о плюсах. Качество отделки салона – самое высокое. Абсолютно все «сидюшки» выполнены из кожи с перфорацией. Пластик везде мягкий. А обшивка кожей передней панели сделана просто отлично. К плюсам машины надо добавить и настройки двигателя 2.4 литра. К сожалению, нигде (ни на официальном сайте, ни в других источниках характеристик) не смог найти данные о весе автомобиля, но мое субъективное мнение: 2.0 было бы маловато, а вот 2.4 – в самый раз. Особенно впечатляет двигатель при городской

неспешной езде: расход топлива небольшой, комфорт от плавной езды максимальный, а если надо ускориться – нет проблем, только нажми на газ. А вот на трассе ускорение в первые секунды разгона – средненькое. При обгоне обязательно надо учитывать некоторую секундную задумчивость 6АКПП. Мы уже писали (см. сайт «Автоклуб-Казань», статья «Просто о сложном – передаточные числа КПП») о важности количества передач в КПП. Понятно, что 4АКПП пора списывать (прошлый век), у 5АКПП есть компромиссы в настройках. Лучше всех показывает себя 8АКПП, где плавность работы сравнима с вариатором, а надежность классического гидротрансформатора превышает любого другого «автомата». Но вот на 6АКПП пока еще заметны переключения передач, и, увы, есть некая задержка при резком нажатии на газ. Повторюсь, что при обычной плавной езде работа 6АКПП нареканий не вызывает. Еще нам понравились настройки подвески. Мы специально нашли участок дороги, сплошь из ледяных надолбов, проехали — плавность хода поражает.



Но плавность имеет и побочный эффект, например, при отключенной ESP поймать машину на ледовой площадке было непросто. Лично я сбивал конусы, а Альфред в последний миг проскакивал мимо намеченной траектории. При включенной ESP поведение машины кардинально менялось: срабатывание происходило именно в нужный момент (не раньше, когда это мешает водителю; и не позже, чтобы не «потерять» траекторию). Активная безопасность здесь на самом хорошем уровне. В списке комплектаций указано, что здесь применены амортизаторы с переменной жесткостью. Вот только непонятно: электрическая регулировка или гидравлическая (например, как было у Монро Рефлекс). На официальном сайте об этом ни слова. Склонен считать, что все-таки переменная жесткость есть, и именно гидравлическая. По крайней мере, на это указывает отсутствие кренов на гладкой дороге, мягкость на «стиральной доске» и слишком сильная, жесткая реакция подвески на самый первый бугорок (яму) после езды

по ровному асфальту.

Несмотря на размеры кузова, позволяющие записать Оптиму в класс E, в конечной доводке автомобиля обнаружились некие шероховатости, небрежности, неприемлемые даже в классе D. Вот, например, задние сидения. С первого взгляда, здесь все шикарно: спинки складываются в пропорции 60:40, кожа с перфорированием «сидюшек», подогрев сидений, откидываемый подлокотник, грамотное распределение именно на 2 (а не на 3) сидячих места, отдельные воздуховоды с регулировкой для второго ряда, много места для ног пассажиров, потолок не низкий (как это модно сейчас делать в угоду аэродинамике). Однако нет регулировки наклона спинки сидений. На этих сидениях комфортно спать. Но вот удобно сесть невозможно. Вроде мелочь. Шероховатость. Ах, если бы это было единственным «проколом». Вот вроде хорошая функция — подогрев руля, обшитого кожей. Чуть ли не половину теста мы пытались найти — как выключить эту опцию? Увы, похоже, здесь автомат (например, как подогрев зеркал заднего вида у БМВ). У меня всегда теплые и сухие руки, поэтому излишний обогрев руля (выше комнатной температуры) доставлял мне огромные неудобства. А ведь для людей с повышенным потоотделением ладоней это еще и небезопасно: мокрые руки легко скользят по рулю. Еще одна «шероховатость» — шумоизоляция. Отчетливо слышен двигатель при разгоне, почему-то небольшие зеркала заднего вида уже при 100 км/ч дают весомый аэродинамический шум. И совсем непонятное для данного класса машин — шум от задних арок. После теста специально потрогал материал — это не жесткий пластик, но ему и далеко до нормального, мягкого, толстого «войлока», применяемого повсеместно в классе D.



И совсемчуть-чутью ценовой политике. У нас в тесте был 2.4 в комплектации Prestige по цене 1239900 руб. Если добавить всего лишь 80000 руб., то мы дополнительно получим: панорамную крышу с электролюком, систему автоматической парковки, вентиляцию сидения водителя, ну и кучу всякий мелочей, вроде подсветки панели 6АКПП, спойлера и т.д. Мне кажется, что наиболее оправдана покупка именно максимальной комплектации, обязательно с двигателем 2.4.

Киа, надо это признать, создало очередной бестселлер. Пусть не такой однозначно лидирующий, как Рио или Церато, пусть с некими «шероховатостями», но эта машина понравится многим.

Альфред Марданов, «Автоклуб-Казань»

Я скоро уже молиться начну на KIA. Они меня не перестают удивлять своими новинками, вот и еще одна, которую уже можно приобретать. А я все думаю, закроют ли они наконец свободную ячейку в своем модельном ряду, после выпадения оттуда Magentis и Opirus. Эта KIA Optima должна стать достойной заменой и полноправным членом команды KIA. Все, на первый взгляд, хорошо, все отлично, особенно внешне. Optima не лишен некой спортивности в облике, и горячие линии в оформлении кузова не редкость. Пусть капот багажника и чуть повернутая к водителю борода с панелью приборов и «косит» слегка под BMW, дизайнеры потрудились на славу и выдали на гора интересную картинку, но есть одно но! Во-первых, автомобиль дороже и размерами побольше, чем Cerato и Seed, во-вторых, это, соответственно, уже игрок более высокого класса, хотя «лицом» очень похож на Cerato и Seed. Я всегда хвалил KIA за их найденный с помощью Петера Шраера образ и стопроцентно узнаваемый облик, но похоже, в этом случаечто-тоне так. Мне эта ситуация напоминает историю с Toyota Corolla, которая смахивает на более дорогую Camry. Конечно, Optima выглядит агрессивнее, но все равно неопытный глаз не отличит ее от младших братьев, хотя может, я еще просто не привык, время покажет. А так, еще раз повторюсь: выглядит машина очень эффектно.

